

Le quai de l'Islet

Martin Caron

Volume 6, numéro 2, novembre 2000

Le Saint-Laurent : un fleuve et un pays

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11310ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Caron, M. (2000). Le quai de l'Islet. *Histoire Québec*, 6(2), 21–24.

Le quai de l'Islet

Par le capitaine MARTIN CARON

D'un grand intérêt humain et historique, cet article a d'abord été publié dans la revue de la Société historique de la Côte-du-Sud, LE JAVELIER, en juin 1999. Nous en remercions vivement l'auteur et la société.

Longtemps, cet ouvrage imposant fit partie du paysage maritime de l'Islet. Puis, le déclin du transport du par goélette, l'entraîna lui aussi; on cessa de l'entretenir et finalement il disparut. Il y a quelques années, il s'en est allé rejoindre notre patrimoine maritime. Au fait, il y avait deux quais à l'Islet. Le premier, ancré sur le rocher qui ferme à demi la partie nord de l'anse existe toujours, du moins en partie. Il appartient à la municipalité qui le prit en charge le premier février 1993 des mains du ministère des Travaux publics du Canada qui le répara déceimment.

On peut penser que l'anse qui le baigne a pu servir de havre aux premiers censitaires car il offrait un bon abri contre les brises de nordet. Déjà, selon la légende, il servait de halte et d'abri aux indiens nomades lors de leur voyage vers la rivière Saint-Jean via Le Portage. Le rocher qui le surplombe était entouré d'eau aux grandes mers et nos ancêtres l'appelaient lilette,

nom qui par la suite fut donné à la paroisse que formèrent Bonsecours et l'Islette Saint-Jean; la paroisse religieuse prit le nom de l'Annonciation de Notre-Dame de Bonsecours de l'Islet. La tradition veut qu'en juin 1681 Louis Jolliet en route pour sa seigneurie de Mingan s'arrêta à l'Islet chez des parents nommés Guyon pour que son épouse Claire Françoise Bissot puisse donner naissance à une fille Marie Geneviève née le 12 janvier 1681 et baptisée le 17 du même mois par l'abbé Thomas Morel.

La société que fonda Jolliet à Mingan et à l'Anticosti fut bientôt en me-

sure de fournir du poisson à la Nouvelle-France et à ses troupes. Est-ce que les Lisletains participèrent à ces travaux? Construisirent-ils dans l'anse du quai des embarcations propres à ce négoce? Il n'y a aucune trace dans les aveux et dénombrements de 1681 et 1723, des métiers de charpentiers de navires, de navigateurs ou de pêcheurs. D'ailleurs nos ancêtres n'étaient pas des marins. Leurs parents nés en pleine terre au cœur des vieilles provinces n'avaient pas de tradition maritime.

Ici, ils devinrent défricheurs puis agriculteurs. L'utilisation des embarcations pour eux était de stricte nécessité soit pour les rares voyages à Québec, et

c'était surtout le fait du seigneur ou pour les gens du haut de l'Islet pour aller couper de la rousse sur les battures de l'Île-aux-Oies, tradition qui se perpétua jusqu'à vers 1930. De fait, ils vivaient dans une économie de subsistance et le volume des produits qu'ils pouvaient commercialiser ne devait pas être bien grand.

Le rapport du major Scott, l'incendiaire de la Côte-du-Sud en septembre 1759, donne une idée par le nombre et la description des embarcations qu'il incendia en quoi consistait la batellerie de nos régions au XVIII^e siècle. «*En tout nous avons marché cinquante milles*» (de Kamouraska au Cap Saint-Ignace) «*et sur cette distance nous avons brûlé 998 bonnes bâtisses, deux sloops, deux schooners, deux chaloupes, plusieurs bateaux et plusieurs petites embarcations.*»

Une constante évolution

Dans les années qui suivirent la conquête, la situation évolua. La révolution américaine avait contraint ceux qui étaient demeurés fidèles à la couronne britannique à émigrer au Canada. Ils arrivaient donc ici, plus fortunés que les Canadiens ruinés par la conquête. Chez nous, ils purent se



Louis Jolliet



Le village de l'Islet. (Carte postale Pruneau et Kirouac, Québec – Bibliothèque nationale du Québec)

porter acquéreur ou louer en tout ou en partie un certain nombre de seigneuries. McPherson à l'île-aux-Grues, Harrower aux Trois-Saumons, Cummings à Bonsecours, Stuart au fief Lessard. Jimmy Ballantyne, ami des Harrower et signataire avec eux du document établissant un cimetière protestant aux Trois-Saumons, prit livraison en 1812 d'une goélette de soixante-douze pieds. En 1815, McCallum se porta acquéreur d'un brick de même tonnage. Ils s'étaient alliés à Pierre Casgrain, homme d'affaires de Rivière-Ouelle et possédaient depuis peu la moitié de la seigneurie de l'Islet Saint-Jean pour faire le commerce des produits agricoles et du bois de construction.

Bien sûr le blocus de la Mer du Nord qu'imposa Napoléon à l'Angleterre en la coupant de ses approvisionnements traditionnels en bois favorisa-t-il les entreprises de ces hommes d'affaires. Bientôt allait revivre sur les bords du Saint-Laurent la construction maritime. Les efforts déployés depuis Talon pour l'établissement d'une industrie de construction de navire avaient des chances de réussite. En effet, depuis Corbin et Levasseur les bois propres à la construction des vaisseaux avaient été inventoriés; sur la fin du régime français il s'était construit à Québec des navires d'importance.

Les efforts et les erreurs commises un demi-siècle auparavant allaient profiter aux nouveaux maîtres, mais on ne peut rejeter dans l'ombre ce qui s'était fait chez nous par nos gens. Ce qui faisait dire à l'excellent historien anglais qu'est Thomas

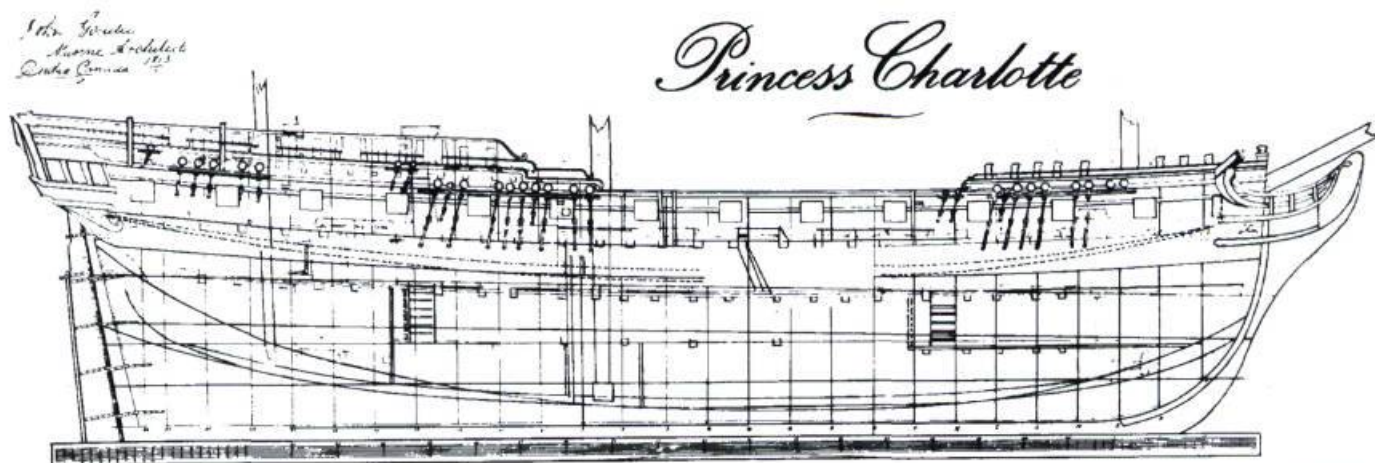
Appleton en parlant de l'œuvre de Jean Talon: «*Avec trois cents ans de recul, on ne peut s'empêcher d'éprouver pour cet homme un sentiment d'affectueuse admiration, comment imaginer, en vérité, que l'on put construire des navires avec des moyens si réduits? Combien il devait être difficile d'attirer dans le petit port, dans ces contrées lointaines et démunies, les charpentiers, calfats, voiliers, cordiers, forgerons, chaudronniers tous ces corps de métiers devenus si caractéristiques de ce monde oublié.*»

Bien sûr les nouveaux maîtres en arrivant ici profitèrent de l'effort gigantesque que nos ancêtres avaient déployés dans le domaine de la construction maritime sinon à l'Islet du moins à Québec. Les nouveaux seigneurs avaient sans doute des appuis puissants au sein de l'administration. C'est ainsi que les frères Harrower, qui possédaient depuis 1801 une distillerie sur les bords de la rivière Trois-Saumons, semblent avoir été les premiers à entreprendre dans l'immédiat arrière-pays l'isletain des opérations forestières, un chemin de pénétration dans les premiers contreforts des monts Notre-Dame et qui s'appelait autrefois la route des Harrower (chemin Harrower d'aujourd'hui). Le chargement du bois se faisait sans doute à leur quai de la rivière Trois-Saumons. En 1811, Joseph Babin exploitait un chantier de construction de goélettes à l'embouchure de la rivière d'après l'excellent historien de chez nous Gaston Deschênes.

Par la suite, Price prit la succession des Harrower et donna beaucoup plus d'en-

vergure aux coupes de bois, à la drave, aux opérations de sciage et au chargement de navires. Mais l'embouchure des rivières comme à Montmagny, Trois-Saumons, Rivière-Ouelle ou Rivière-du-Loup ne permettait pas l'entrée des navires à tout point de marée et forcément le tonnage de ceux-ci était peu important. Sans doute l'influence des hommes d'affaires anglo-saxons qui contrôlaient en somme le secteur secondaire de la Côte-du-Sud n'est pas étrangère au fait que le gouvernement nomma le 7 avril 1850 un comité chargé d'étudier la construction possible à des points stratégiques sur les rives du Saint-Laurent de quais capables de recevoir des voiliers de plus d'importance.

Ainsi, le 20 mai 1852, ledit gouvernement accordait un contrat à Rigney et Smith pour la construction d'un quai important à l'Islet. Il se porta d'abord acquéreur d'un terrain de 1229 pieds par 66 situé entre le chemin d'accès et le fleuve qui devint par la suite «la route du quai». Il procéda ensuite à la réfection de l'ancienne jetée assise sur l'extrémité ouest de l'île sur une longueur de 175 pieds par 60 et par la suite à la construction du grand quai long de 1200 pieds dont les travaux s'échelonnèrent pratiquement jusqu'en 1924. Lorsqu'il fut terminé il formait donc avec sa route d'accès un ouvrage imposant long de près d'un demi-mille avec une tête de 100 pieds pourvue d'un long escalier à sa face nord et deux petits dans les ailes (face au sud). En 1856, le gouvernement avait déjà investi 260 906 livres.



Parmi les tragédies survenues au quai ou dans son voisinage, notons la noyade de Pierre Rodrigue en 1822, alors qu'il était en service à bord du navire de Jimmy Ballantyne. Il fut enterré à l'Islet le 24 juin 1822. En 1895, un marin anglais tomba de son navire en chargement au quai de l'Islet. Il fut enterré au cimetière protestant de Trois-Saumons par mon grand-père François-Xavier. Ce fut la dernière sépulture dans le cimetière. Le 8 septembre 1899, cinq chasseurs lislétains dont MM. Blanchet, A. Caron, Simpson, se noyèrent dans les parages du quai.



Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier, né à L'Islet en 1852. (Archives nationales du Canada)

La concurrence du chemin de fer

Que valait donc à l'Islet un pareil investissement alors que de sérieux concurrents à la navigation à voile faisaient leur entrée dans le décor économique du Saint-Laurent. Le chemin de fer Lévis - Rivière-du-Loup devenait une réalité et la vapeur allait sonner le déclin de la navigation à voile hauturière. Sans doute, ces nouveaux quais sur le Saint-Laurent étaient-ils destinés à recevoir des navires de faible tonnage 300 à 400 tonneaux peut-être dû à la lenteur du chargement et au peu d'eau à mer basse.

Parallèlement, il se développa sans doute une navigation côtière importante en direction du port de Québec qui avait besoin d'arrivage rapide de bois de sciage afin de charger rapidement les cargos à vapeur munis de treuil mécanique beaucoup plus rapide que ce qui existait sur les voiliers. Par contre beaucoup d'armateurs anglais de voiliers considéraient encore rentable de terminer la vie de leurs petits voiliers à fréquenter des ports en eaux peu profondes et à chargement lent.

Le commerce du bois fut semble-t-il la seule justification à la construction du grand quai, il garda jusqu'à la fin cette vocation. Déjà au milieu du XIX^e siècle, le capitaine Thomas Bernier (père de l'explorateur) s'était allié à la maison Stearn pour le transport du bois de Powell vers les ports de la mer d'Irlande. Il possédait son propre chantier de construction de navires à l'endroit où se trouvent aujourd'hui les

maisons d'Alphonse et Amédée Saint-Pierre en face de la demeure de Simon-Pierre et Jovette Paré. Ma grand-mère se souvenait que lorsque le capitaine construisit le *Saint-Michel*, en 1870, le beaupré surplombait le chemin du roy et il fallait passer en dessous.

Une partie de la machinerie fut vendue à Camille Couillard en 1937. Elle se trouve sans doute encore dans la tannerie abandonnée de ce dernier, laquelle fut construite sur le site du moulin des Price à côté de la distillerie Harrower.

Le grand quai a sans doute servi les exploitations de bois de sciage vers l'Angleterre. Il serait intéressant de consulter à ce sujet les archives du Canada et celles de la maison Lloyd de Londres afin de connaître les mouvements et la provenance des navires qui ont fréquenté ce quai durant la seconde moitié du XIX^e siècle jusqu'à la première guerre mondiale.

La navigation au cabotage se faisait à partir du petit quai et des concurrents des Trois-Saumons (Price), du haut de l'Islet et de l'Anse du père Phydime. À l'Anse-à-Gilles, on chargeait, selon les notes de Mgr Léon Bélanger, une goélette par jour vers 1880. Le capitaine Yves Ménard se souvient que son grand-père Eustache lui avait dit que ce bois était celui des Langelier. Jules Ménard et son frère Eustache possédaient au début du siècle une bonne goélette nommée *Hélène* avec la-

quelle ils faisaient le transport du bois vers Québec et en ramenaient des effets pour les marchands du coin.

À l'automne et au printemps, ils se rendaient jusqu'à Terre-Neuve et en ramenaient de la morue et du turbot salé. Ils ne manquaient pas d'aller visiter la parenté de Saint-Pierre et Miquelon, histoire de garder bien vivantes les relations de famille. Au retour d'une de ces visites, la goélette heurta un iceberg qui lui fit quelques avaries. Au petit quai de l'Islet, le capitaine Émile Fournier, avec la *Bonsecours* et le capitaine Honorius Fournier, propriétaire de la *FL'Islet* maintenaient à l'Islet une ligne régulière de transport de bois et de marchandises avec pèlerinage annuel dans le golfe.

La dernière ligne régulière

La dernière ligne régulière de transport par goélette entre l'Islet, Québec et Montréal fut tenue par le *Mont Laurentien* qui quitta le service après avoir subi de graves avaries lors d'une collision avec un cargo au Cap de la Madeleine.

En été, sporadiquement, de petits navires transportaient les pèlerins de la Côte-du-Sud vers Sainte-Anne-de-Baupré. Je me souviens du *Duc d'Orléans* et du *Père Arnaud* qui périt dans le golfe du Mexique au milieu des années 1940. À la fin du XIX^e siècle, Damase Moreau, et plus tard son fils Phydime, maintinrent une ligne de transport de marchandises avec Québec et le Bas du fleuve avec le sloop *P.M.* qu'ils ancrèrent dans l'anse derrière leur maison du haut de l'Islet.

Ils construisaient aussi des sloops et des chaloupes (flat). Le *P.M.* fut aussi le dernier sloop à transporter de la rouche des îles pour le compte des cultivateurs du haut de l'Islet. Un certain signe de l'activité intense des quais de l'Islet tant au cabotage qu'au long cours, c'est bien le nombre impressionnant de marins natifs de cette paroisse. Lents à revenir à la mer, ces fils lointains de Guillaume le Conquérant, après des siècles d'absence, répondirent à cet appel mystérieux qui fait quitter famille, patrie, tout ce qu'on a apprivoisé pour courir l'aventure. Bon nombre de familles lislétaines comptent parmi ses fils,



Le Père Arnaud, navire de la Compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent, périclita dans le golfe du Mexique au milieu des années 1940. (Archives de la Voix gaspésienne, Matane)

un qui, un jour, s'engagea comme mousse à l'âge de quatorze ans sur un voilier anglais comme le fit mon grand-père en 1874.

Peu à peu, la tradition maritime s'établit, intelligemment servie par le Collège de l'Islet qui, dès les années 1865, n'hésita pas à mettre au programme des cours de navigation et plus tard de télégraphie sans fil afin de permettre à nos jeunes d'être sur les navires autre chose que des «porteurs d'eau» et de parvenir aux grades supérieurs de la marine marchande et de l'administration maritime, tel ce capitaine Saint-Pierre, du Bic, élève au Collège de l'Islet, qui devint directeur général d'une des plus importantes compagnies maritimes londonniennes.

L'auteur a eu le bonheur de rencontrer le capitaine Saint-Pierre à Londres avec son épouse durant le couronnement d'Elizabeth II en juin 1953. Il était confrère de classe du regretté capitaine Charles-Antoine Caron, commandant du plus gros brise-glaces au monde de ce temps-là, le CGS d'Iberville.

Ce n'est qu'en 1872 qu'il fut possible de passer les examens conduisant au grade d'officier à Québec devant le capitaine Leaton.

Mais le déclin de la voile sonna le glas du quai de l'Islet. La vieillesse fut longue. Dans les années 1950, il était encore fréquenté par les goélettes de Charlevoix qui transportaient du bois de pulpe aux pa-

peteries de Québec et de Trois-Rivières. Quand la demande était bonne, le vieux quai s'éveillait et, pour un temps, retrouvait sa vigueur d'antan. Il n'était pas rare dans les bonnes années d'y voir cinq ou six goélettes en chargement ou en attente. Une



bonne odeur de sapin se mêlait alors au salin de la mer comme un encens s'élevant d'un mystérieux autel sur lequel se célébrait l'antique mariage de la terre et du fleuve. C'était cependant la fin, on le reconnaissait à plusieurs signes. Les goélettes se faisaient vieilles, l'autoroute permettait un camionnage plus volumineux, plus rapide; le transport du bois de sciage vers les grands marchés mondiaux se faisait exclusivement à partir de Québec ou de Cacouna. Le quai, comme les vieilles cho-

ses et les vieilles gens, se tut et ne fut fréquenté que par les promeneurs, les pêcheurs de loche et les chasseurs en partance pour les îles tout près.

On l'abandonna et il y a une dizaine d'années, Travaux publics Canada enleva ce que la mer n'avait pu démolir. Il subsista cependant dans sa partie «petit quai». Le ministère le répara et la municipalité de l'Islet-sur-Mer s'en porta acquéreur le premier février 1993. Sur la partie ouest de l'anse des premiers censitaires s'étend le Camping municipal Bonsecours que les prévoyants édiles municipaux eurent la sagesse de consolider à même le vieux sol lislétain excavé il y a une vingtaine d'années lors de la construction du réseau d'aqueduc et d'égout. C'est un des plus fréquentés de l'est du Québec.

Que ces visiteurs d'un jour reçoivent bon gîte et s'y trouvent chez eux tout comme Louis Jolliet et les Indiens de passage, il y a de cela bien des ans. ■

POUR EN SAVOIR UN PEU PLUS

Deschênes, Gaston, *L'année des Anglais*, Sillery, Septentrion, 1988.

Deschênes, Gaston, *Portraits de Saint-Jean-Port-Joli*, Les Éditions des Trois-Saumons, 1984.

Tondreau, Jacques, *Coque de bois, coque d'acier*, Productions M. T. Marine, 1982.

Photo : Gilles Boileau Franck, Alain, *Les goélettes à voile du Saint-Laurent*, l'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, 1984.

Note de l'auteur :

Enfin, ma mémoire défaillante a été largement soutenue par deux excellentes historiennes de nos paroisses : Madame Angèle Gagnon de l'Islet et Madame Marie-Marthe Caron de Saint-Eugène.